

Alain Bombard

Frivillig skibbruddet



OVER ATLANTEREN I GUMMIBÅT

Flyt Forlag 2005
www.flyt.no
ISBN 82-92465-25-1

Boken er tidligere utgitt av Gyldendal Norsk Forlag.
Det har ikke lyktes å finne rettighetshavere.

Alain Bombard

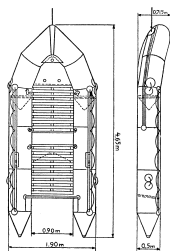
Frivillig skibbruddet



OVER ATLANTEREN I GUMMIBÅT

OVERSATT AV
TRYGVE WIDTH

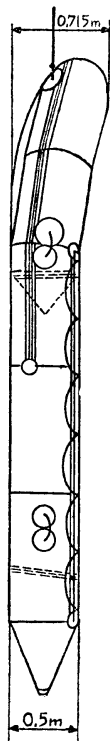
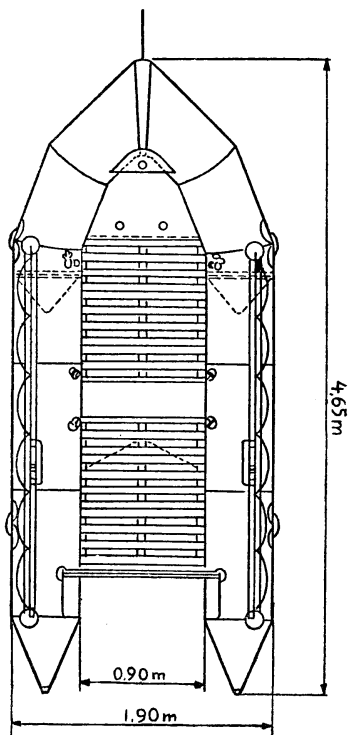
Flyt Forlag



flyt'

Innhold

Forord	7
FORBEREDELSE	
Forberedelser	15
Vitenskapelige forundersøkelser	23
Materielle forberedelser	36
MIDDELHAVET	
Avreisen	60
Seilasen langs kysten	66
I rom sjø	85
Fra den 7. juni til den 21. juni	107
Materialslaget og reisen til Tanger	116
En vurdering av de første resultater — ankomsten til Tanger	124
ATLANTERHAVET	
Avreisen fra Tanger	133
Alene ombord	137
Casablanca — Las Palmas	147
Fristelser og unnskyldninger	158
Saltvannsmenneske	169
Mellom to hav	218
Lengde?	234
Møtet med «Arakaka» og ankomsten	260
I land	282
Konklusjoner	292
Tillegg	298
Kartskisse over reiseruten	303



Forord



Boulogne-sur-Mer en vårmorgen i 1951. Jeg ligger Bennå og sover i mitt værelse på sykehuset da telefonen kimer:

- Vakthavende lege?
- Ja. Hva er det i veien?
- Et forlis ved Carnot-moloen.
- Jeg kommer straks.

Uten å ane hvor alvorlig ulykken er, banner jeg for meg selv mens jeg i en fart får på meg klærne og skynder meg til avdelingen for øyeblikkelig hjelp. Det er ennå ikke kommet noen dit. Jeg forhører meg hos vaktmesteren, som forteller at en tråler, Notre-Dame-de-Peyragues fra den lille badebyen Equihem, har mistet kursen i tåken og har kollidert med den ytterste enden av Carnot-moloen. Det er kaldt, men sjøen er meget rolig, og jeg er ikke overdrevent engstelig. Denne piren danner en forlengelse av havnen; det er meget farlig å ferdes der når det blåser sterkt, men det er lett å gå der i rolig sjø. På utsiden er det trapper med tyve meters mellomrom.

Jeg hører et skingrende bilhorn, det er brannbilen som kommer. Dobbeltporten blir åpnet på vid vegg, og meget stolt av den betydningsfulle rollen jeg spiller, passerer jeg den... Aldri kommer jeg til å glemme synet av disse tre og førti menn som ligger der hulter til bulter, som leddløse dukker, med nakne føtter og alle med livbeltene på seg. På tross av alle

våre anstrengelser den dagen klarte vi ikke å bringe en eneste av dem tilbake til livet. Resultatet av et minuttts feiltagelse var 43 døde og 78 farløse barn.

Jeg tror det var i dette øyeblikk jeg ble klar over skipsforlisets store drama, og at dette var den første opprinnelse til det som senere skulle bli *Hérétique* ekspedisjonen.

Forlis! For meg ble dette ordet et uttrykk for selve den menneskelige elendighet. Det ble ensbetydende med fortvilelse, sult og tørst. Hvert år mistet Boulogne hundre til hundre og femti av sine innbyggere på havet, og jeg har hørt at i fredstid omkommer to hundre tusen mennesker årlig på denne måten over hele verden. Hvis gjennomsnittlig en fjerdedel av disse ofrene overlever selve skibbruddet på grunn av livbåtene, dør de kort etter under forferdelige lidelser.

Lenge hadde jeg interessert meg for menneske-organismens maksimale motstandskraft mot fysisk påkjenning, og jeg var kommet til den overbevisning at et individ stundom kan overskride den grense som fysiologien i alminnelighet trekker for denne motstandskraften.

Jeg hadde i lang tid studert forholdene blant deporterte, fanger og folk som lever i en tilstand av kronisk underernæring, og da jeg med legens typiske syn — eller vrangsyn — mente at all vitenskap var en død bokstav hvis den ikke ble anvendt i praksis, avsluttet jeg ofte mine teoretiske undersøkelser med følgende spørsmål: «Hvilken nytte kan vi få av dette?»

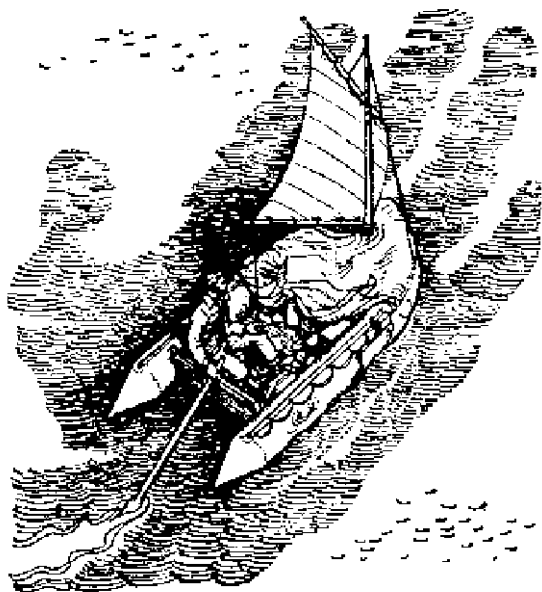
¹ Det finnes to hundre ganger så meget levende i en kubikkmeter vann som i en kubikkmeter jord.

Til disse mange problemene sluttet seg nå den skibbrudnes. Det eiendommelige ved dette problemet var at de ytre omstendigheter, som fører mennesket i ulykke, ikke som i fangenes tilfelle skyldtes menneskets luner, som man ikke kan utrette noe imot, og heller ikke, som når det gjaldt hungersnøden i India, en plutselig tørke som man likeså litt kunne gjøre noe med, men et naturlig miljø, utvilsomt farlig, men tross alt også rikt^I — rikt på det som man trenger for å LEVE, eller i det minste for å OVERLEVE inntil hjelpen kommer, inntil man når tilbake til fast jord.

Kort og godt, jeg tenkte på at selv om havet utgjør en stadig fare for den skibbrudne, er det ikke fiendtlig, og fremfor alt er det ikke goldt. Følgelig byr det ikke på noen uovervinnelig vanskelighet å overvinne sin frykt og å finne frem til den beste metoden for å overleve.

Dette var mitt utgangspunkt når det gjaldt selve miljøet. Med hensyn til den menneskelige organisme, som altså skulle overleve i dette miljøet, hadde mine studier av de berømte tilfelle hvor mennesker har overlevet lenge og under de vanskeligste forhold, ført meg til den konklusjon at fysiologene ofte ikke tok tilstrekkelig hensyn til menneskenes åndelige styrke og dens innvirkning på legemets reaksjoner, en innvirkning som dog er bevist i og med Gandhis fasteperioder, kaptein Blighs ferd^{II} og Scotts og Amundsens sydpolsekspedisjoner. Det forelå her en feilaktig uttryksmåte.

^{II} Kaptein Bligh seilte i mer enn åtti dager, bare med åtte dagers proviant, men han ble holdt oppe av sitt hat til den opprørske besetningen, som hadde satt ham i en åpen båt midt ute på havet.



Man skulle ikke si: «Under de og de fysiske omstendigheter kan man overleve,» men for å bruke en formel som matematikerne ynder så meget, skulle man rett og slett si: «Under ellers like forhold (og her tar man altså et forbehold med hensyn til sjelsstyrken, hvormed jeg mener motet, livshåpet) er det mulig å overleve, hvis de og de fysiske betingelser blir virkeliggjort.»

Jeg vendte så tilbake til statistikken.

Kan man ikke gjøre noe for å redde de femti tusen mennesker som årligårs dør i livbåtene? Og hvordan skal dette gjøres?

Jeg begynte å lese beretningene om de store, historiske forlis, men de syntes å gjøre enhver kamp mot elementene og alle forhåpninger nytteløse og illusoriske.

Den 2. juli 1816 strandet fregatten *La Méduse* på en sandbanke 180 kilometer fra Afrikas kyst. 149 mennesker — passasjerer, soldater og noen offiserer — tok plass på en nødflåte, som ble slept av skipets sjalupper. Fortøyningen brast under mystiske omstendigheter, og den forlatte flåten drev ut i Atlanterhavet. Ombord på den var det seks fat vin og to fat ferskvann. Først tolv dager senere fant man flåten igjen. Da var det bare femten gjenlevende på den. Ti av dem var døende, og de døde i virkeligheten like etterat man hadde reddet dem.

Den 14. april 1911 støtte Atlanterhavsdamperen *Titanic* mot et isfjell. Den sank i løpet av noen timer. Da den første hjelpen kom, tre timer etterat skipet hadde gått under, var det allerede døde og vanvittige mennesker ombord i livbåtene. Et betydningsfullt faktum var at det ikke fantes et eneste barn under ti år blant dem som først hadde mistet besinnelsen og så var blitt gale og til slutt hadde dødd. Barna hadde fremdeles fornuften i behold.

Disse eksemplene bekreftet min oppfatning av moralens alt overskyggende betydning. På en selsom måte kastet de lys over de statistiske opplysninger om at nitti prosent av ofrene dør i de første tre timer etter forliset. Det kreves nemlig lengre tid enn dette for å dø av sult eller tørst.

Når skipet går ned, tror mennesket at universet går under med det, og fordi det ikke lenger har dekksp plankene under sine føtter, mister det også alt

mot og all fornuft. Hvis det i denne situasjon får plass i en livbåt, er det likevel ikke reddet, for det blir liggende der uten å røre seg, fortapt i tankene på sin egen elendighet. Det lever allerede ikke mer.

Omgitt av natten, isnet og gjennomvætet av vinden og sjøen, skremt av tomheten, av støyen, av stillheten, behøver det ikke mer enn tre timer for å fullbyrde sin egen undergang.

Fortidens legendariske skibbrudne, havets stivnede og hurtige ofre! Jeg vet at dere ikke er døde av havet, at dere ikke er døde av sult og ikke av tørst. Omtumlet av bølgene under de skrikende måker er dere døde av redsel.

På denne måten ble det snart til en visshet hos meg at mange skibbrudne dør lenge før de fysiske eller fysiologiske omstendigheter i seg selv er blitt dødelige. Hvordan skulle man så best bekjempe denne fortvilelsen, som myrder hurtigere og mer effektivt enn en hvilken som helst fysisk faktor?







Alain Bombard i sitt laboratorium i Monaco. I venstre hånd har han fiskepressen og i høyre en flaske med fiskesaft.



Laboratoriearbeid Materiell

*Når det gjelder redning av liv til sjøs,
er det best å si hele sannheten.*

I slutten av september 1951 fikk jeg telefon fra en av mine konkurrenter i svømningen over Kanalen, Jean Van Hemsbergen, som foreslo at jeg skulle bli med ham på et lite eventyr til sjøs. Han holdt på å eksperimentere med en ny type av livbåter. Så snart jeg var ferdig med min vakt på sykehuset, reiste jeg til det badestedet hvor han holdt til, og han viste meg her en kano av dinghy-typen, av samme form som den senere *Hérétique*, men mindre. Farkosten kan nærmest beskrives som en luftfylt pølse som var bøyet i form av en hestesko, og med bakpartiet lukket av et trebrett. Ved 16-tiden dro vi ut for å prøve motoren.

Været var fint. — Hva mener du om å dra til Folkstone? spurte min venn. Jeg var enig i forslaget, og vi satte kursen nordnordvest mot South Foreland-fyret, hvis regelmessige blink viste oss veien etter at det var blitt mørkt. Vinden var nå sterkere og sjøen grovere. *Hitch Hiker* (det var det navnet han hadde gitt båten) oppførte seg helt beundringsverdig, og klokken 23 løp vi inn i den

engelske havnen. Jeg hadde ikke noe pass, men myndighetene var meget forekommende.

Imidlertid slo været helt om, og det reiste seg en veritabel Nordsjøstorm. Selv om vi hadde tillit til farkosten, besluttet vi å utsette hjemreisen til været hadde løyet av. Vi gjorde riktignok et forsøk på å komme ut, men det var den rene galskapen, og vi oppga det.

Det dårlige været fortsatte imidlertid. På sykehuset hadde man sikkert begynt å engste seg sterkt på mine vegne. Jeg hadde nok sendt et telegram, men jeg hadde plikt til å vende tilbake dit og gjenoppta mitt arbeid, for min tjenestetid utløp ikke før den 1. oktober.

Langt om lenge, det var tirsdag, forlot vi Folkstone klokken 9, enda våre venner rådet oss fra det. Sjøen gikk høy, og det var så vanskelig å komme seg forbi moloen at vi var i tvil om vi skulle fortsette, men et forsøk var fristende. Når det kommer til stykket, velger jo de skibbrudne ikke selv tidspunktet, og skyldes ikke tre fjerdedeler av alle forlis ganske enkelt at sjøen plutselig blir grov når en er ute i en skrøpelig farkost?

Vi går med nesen mot bølgene, og hvert øyeblikk frykter vi for at de skal vaske over motoren. Men nei, det er storartet hvordan båten klarer seg. *Hitch Hiker* viser seg som en glimrende sjøbåt på det helt tomme havet. Stredet ved Dover, dette veikryss for skip hvor det ellers er så livlig trafikk, ligger i dag helt øde. Etter at vi flere ganger med nød og neppe har unngått å bli oppslukt av sjøen, går vi ved 18-tiden i land på stranden ved Wissant.

Vi hadde klart oppgaven. I land ventet en mann

på oss, en mann som for en tid skulle bli min økonomiske hjelper. Han var nederlender og en kjent spesialist i livredningsmateriell, 1,80 meter høy, 152 kilo tung, med klare og trofaste øyne. Han hadde stor overtalelsesevne og stor menneskekjærlighet. Slik virket han iallfall den gang.

Denne dagen ble vi grepet av begeistring begge to, og han tilbød meg et pengebeløp, slik at jeg kunne foreta laboratorieundersøkelser av min gryende teori om hvordan man best skulle redde skibbrudne.

På vitenskapelig grunnlag skulle jeg klarlegge de ernæringsmessige muligheter for å overleve et forlis, og deretter skulle vi alle tre dra ut til havs for å foreta den rent menneskelige demonstrasjon, som var det eneste som kunne berolige alle fremtidige skibbrudne og fjerne deres frykt og fortvilelse. Jeg skulle trekke opp kursen for vår ferd. Vår nederlandske mesén skulle ta seg av sakens rent materielle side. Vi ble så enige om at *Det oseanografiske museum i Monaco* skulle være sentret for våre undersøkelser, og avreisen skulle finne sted ved utgangen av året.

Enda en gang hadde skjebnen satt fart i tingene, og jeg skulle nå begynne mine eksperimenter — i egenskap av ufrivillig skibbrudden, som alle mennesker for øvrig.

Før Van Hemsbergen og jeg reiste til Monaco, måtte vi en tur til England for å overvære bryllupet til en av våre venninner. Onsdag den 3. oktober, da vi prøvet en ny motor i gummibåten utenfor Wissant, fikk vi motorstopp tre mil nordnordvest

for Cap Griz-Nez, og vi tok til å drive. Da vi hadde dratt ut på en kort prøvetur, hadde vi hverken seil eller noe annet fremdriftsmiddel ombord. Drevet av en stø vind av nordnordost ble vi på denne måten kastet rundt i to dager og tre netter, uten å kunne nærme oss land. Etter at franskekysten hadde fjernet seg mer og mer fra oss, gjorde den en bøyning mot vest fra Somme-munningen av, og derfor var vi ikke særlig urolige. Selv om vi ikke kunne se det, visste vi at vi fulgte en parallell kurs. Det endte med at vi fikk landkjenning mellom Saint-Valéry og Dieppe. Endelig, det var fredag ved nitiden om morgenen, oppdaget vi en tråler, *Notre-Dame du Clergé*, som vi satte kursen mot. Istedenfor seil brukte vi seilduksdekket på gummibåten vår. En kan redde seg ut av store vanskeligheter bare ved hjelp av små midler. Denne lærdommen var ikke spilt for oss. I to dager hadde Van Hemsbergen ikke drukket en dråpe, mens jeg derimot hadde drukket sjøvann i meget små mengder for å slukke min tørst. Jeg visste at jeg ikke risikerte noe ved å drikke så små kvantiteter. Det eneste spiselige vi hadde med oss, var et halvt kilo smør, som befant seg ombord ved en ren tilfeldighet, og det var ikke akkurat det rette midlet å stille tørsten på.

Ikke før var vi kommet ombord på tråleren før min kamerat tømte en svær mugge vann, og jeg var også sikker på at jeg var tørst og forberedte meg til å gjøre det samme. Men da jeg skulle ta den andre slurken, stoppet jeg, for i virkeligheten kjente jeg ikke noen tørst. Jeg hadde bare trodd det. Takket være mitt levevis hadde organismen ikke mistet alt sitt vann, og derfor hadde jeg ikke trang til noe. La oss enda en

gang understreke hvor meget sinnsstemningen påvirker organismen, i den grad at den tror at den har behov som i virkeligheten ikke eksisterer.

Tre dager etter leste jeg i en avis: «Alain Bombard funnet død av sult ved Saint-Valéry.» Man hadde alt begynt å lage romantikk omkring meg. Likevel så de to menn som umiddelbart etter landingen skyndte seg å ta flyet til Le Touquet for å komme tidsnok til bryllupet i England, ikke egentlig ut som lik.

Men så satte de maritime myndigheter seg i bevegelse, og dermed utspilte det seg en scene av den arten som jeg senere skulle oppleve på den mest uventede måte, og som jeg sammenfatter under benevnelsen «komiske mellomspill».

Første akt foregår på et kontor med svære papirhauger på bordene. Bak et av disse skrivebordene oppløfter en offiser med fem galoner sin røst — en «vaisseier», som vi kaller ham.¹ Vis å vis ham sitter jeg som en forvorpen skolegutt som ikke innrømmer sin brøde.

— Vet De at De har gjort Dem skyldig til straff fordi De har forlatt fransk territorialfarvann uten å ha tillatelse til det?

— Men det gjøres jo en viss unntagelse med små båter.

— Ganske riktig. Men de betegnes som «strandfartøyer», og det står ikke uttrykkelig at de kan gå utenfor territorialgrensen.

— Er det forbudt for dem å seile i internasjonalt farvann?

¹ En «Capitaine de vaisseau» (kommandør) kalles populært på fransk en vaisseier, en «Capitaine de frégate» (kommandørkaptein) en *frégaton* og en «Capitane de corvette» (orlogskaptein) en *corvettard*.

— Loven inneholder ikke noe uttrykkelig forbud mot det.

— Men i så fall...

Kommandøren avslutter samtalen med følgende ord:

— Likevel kan man ikke tillate disse stadige utfluktene Deres.

— De bryr Dem altså ikke om det faktum at jeg bare er passasjer, og at båtens eier var ombord?

— Jeg vil ikke svare Dem på det. De skal få høre min avgjørelse senere.

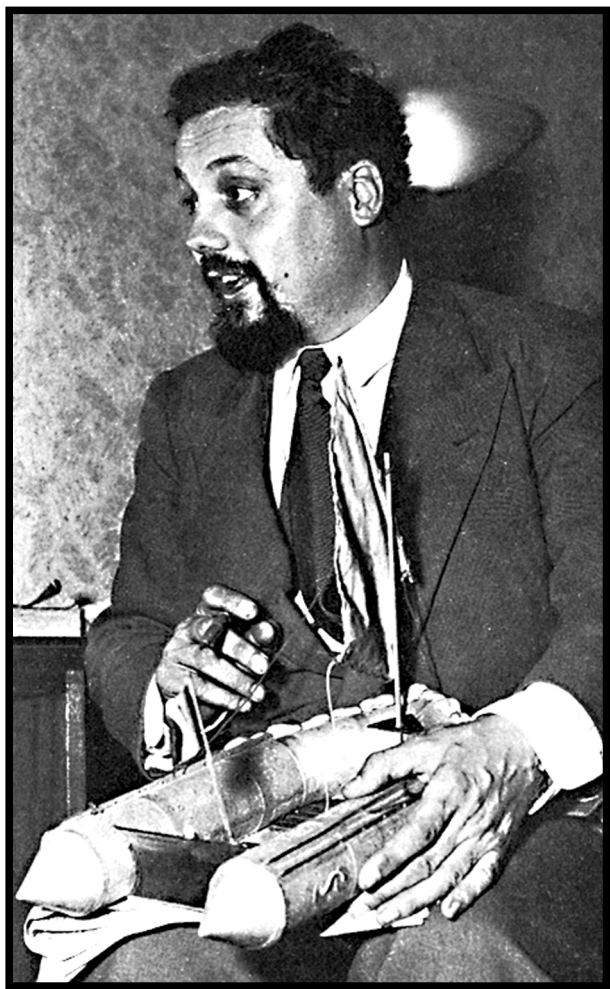
Dermed skiltes vi uten at noen forsoning var kommet i stand, men som alltid under disse mellomspillene viste skjebnen seg gunstig mot meg: i forværelset traff jeg en sjøoffiser av samme rang, men en virkelig sjømann, nemlig kommandør de Maupéou, som slo armene ut og sa:

— Gratulerer, kjære venn.





Alain Bombard på ferden over Atlanterhavet. Et vått håndkle rundt hodet var god beskyttelse mot den stekende solen.



Alain Bombard med modellen av *L'Hérétique*.